



Die „Kanonenbahnstrecke“ in Lahnau

**Von der Entstehung
bis zur Stilllegung**

und ihre Zukunft

Geschichtsverein Lahnau e.V.

Mai 2018

Die Kanonenbahn Berlin - Coblenz – Metz

Die Geschichte der Kanonenbahn ist eng verbunden mit der Geschichte des deutschen Kaiserreiches zwischen 1871 und 1918. Mit der Krönung des Preußenkönigs Wilhelm I. zum Deutschen Kaiser am 18. Januar 1871 im Spiegelsaal zu Versailles beginnt auch die Geschichte der Kanonenbahn.

Der deutsch - französische Krieg zeigte deutlich die Nachteile der Privatbahnen, denn der militärische Aufmarsch wurde durch diese und andere Umstände verzögert, was den Unwillen der preußischen Generalität hervorrief. Hinzu kam der Wunsch, eine direkte strategische Aufmarschbahn gegenüber dem als "Erbfeind" bezeichneten französischen Staat zu haben. Damit sollten unnötige Umwege und das Anfahren größerer Knotenpunkte vermieden werden.

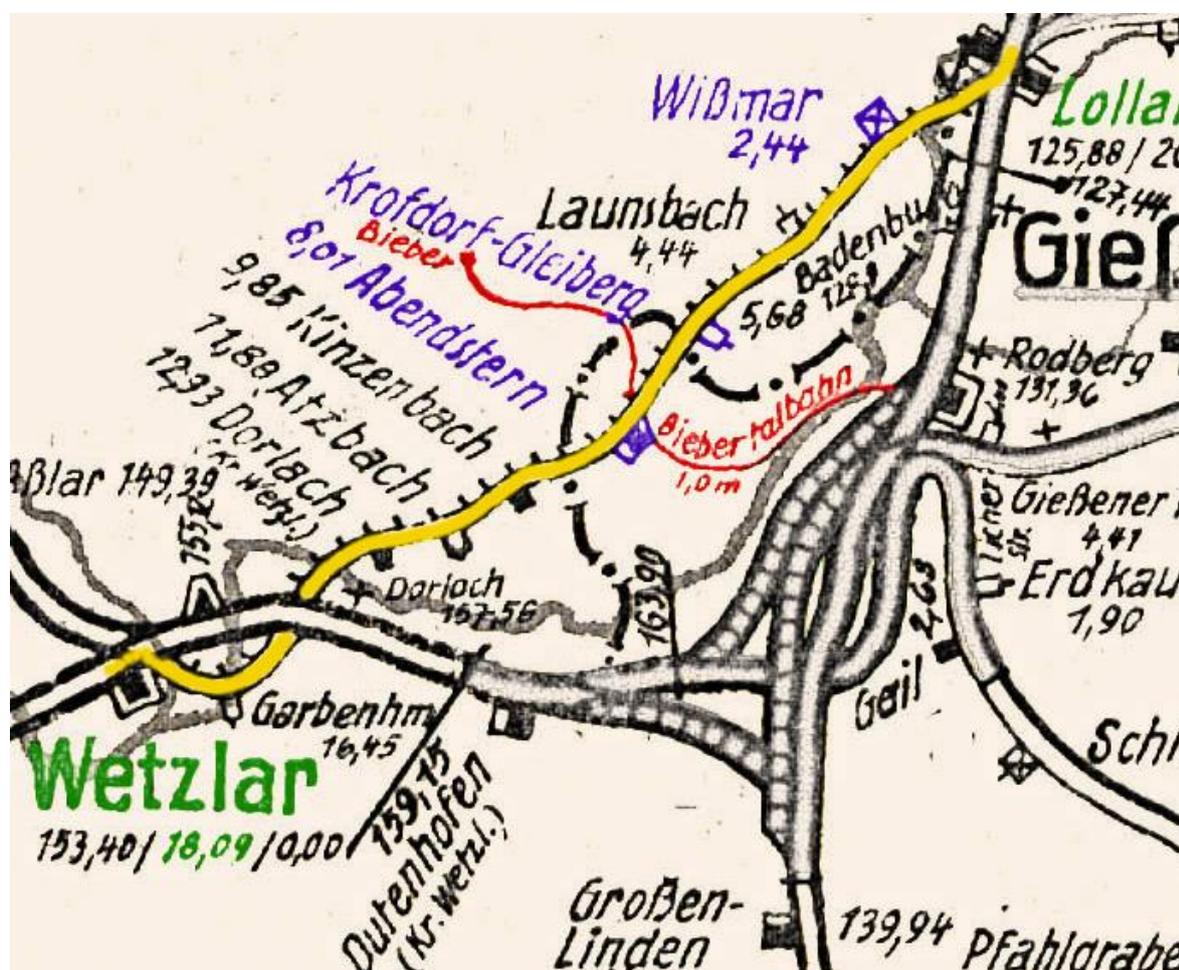


Karte der Provinz Oberhessen : mit Angabe der Eisenbahnen, Staatsstrassen und Kreisstrassen / Nach amtlichen Quellen bearb. von C. Welzbacher in Darmstadt 1892

Die ersten Gedanken über den Bau einer den Osten mit dem Westen des Königreich verbindenden Staatseisenbahn tauchten deshalb unmittelbar nach Beendigung des deutsch - französischen Krieges 1870/71 auf.

In dessen Ergebnis trat Frankreich bereits im Vorfrieden von Versailles am 26. Februar 1871 Elsass - Lothringen einschließlich Metz an das soeben gegründete Deutsche Reich ab und verpflichtete sich zur Zahlung einer Kriegsabgabe in Höhe von 5 Milliarden Goldfranc, das entsprach 1,4 Milliarden Reichsmark.

Mit diesen schon im Betrieb und später auch im preußischen Staatsbesitz befindlichen Strecken war der Grundstock für die "Kanonenbahn" gelegt.



Bahnverlauf der Kanonenbahn zwischen Lollar und Wetzlar.

Noch während der Bearbeitung des Projektes bildete sich in Berlin die "Deutsche Eisenbahngesellschaft". Im Jahre 1872 und Anfang 1873 erfolgten Verhandlungen über die Gesamtstreckenführung Berlin - Wetzlar. Durch preußisches Gesetz vom 11. Juni 1873 wurden die erforderlichen Geldmittel bewilligt.

Die ersten Vermessungsarbeiten für die Strecke wurden 1872 durchgeführt, die Bauarbeiten begannen am 1. Juli 1875 und wurden im **Juli 1878** beendet. Offiziell eröffnet wurde die Strecke am 15. Oktober 1878.

Der 18,04 Kilometer lange Streckenabschnitt Lollar–Wetzlar wurde als Umfahrung von Gießen gebaut. Gießen gehörte vor 1870/71 zum Großherzogtum Hessen-Darmstadt und damit bis zur Gründung des Deutschen Reiches nicht zum preußischen Einflussbereich.

Von der Main-Weser-Bahn von Norden kommend, zweigte die Kanonenbahn in Lollar nach Westen auf eine eigene Trasse ab und traf in Wetzlar auf die Lahntalbahn, auf der sie weiter nach Westen führte.

Wegen der strategischen Bedeutung wurden zunächst keine der an der Strecke liegenden Ortschaften bedient.

Die Linie zeichnet sich durch recht großzügige Radien und geringe Steigungen aus. Einige der Fundamente der Brückenbauwerke sowie das Dammbauwerk waren sogar für zweigleisigen Betrieb ausgelegt.



Die Bahnstrecke umging den hessischen Bahnknoten Gießen und verlief soweit topographisch möglich auf damals preußischem Gebiet (rosa, 1905)

Ein Überwerfungsbauwerk am Güterbahnhof Wetzlar ermöglichte das kreuzungsfreie Ein- und Ausfahren aus den jeweiligen Streckengleisen der Dillstrecke.

Das Baumaterial der Lahntalbrücke Dorlar stammt aus den Kalkbrüchen von Rodheim-Bieber. Die Steine wurden im Steinbruch behauen und mit Fuhrwerken zur Lahn transportiert.

Das Ansuchen, zwischen Lollar und Wetzlar neben Kinzenbach auch in Dorlar einen Bahnhof anzulegen, wurde abgelehnt. Nachdem der Streckenabschnitt 1878 in Betrieb genommen war, gelang es den Bemühungen Dorlars und Atzbachs, im Jahre 1881 bei dem damaligen Bahnwärterhäuschen östlich von Dorlar eine Haltestelle zu bekommen. Die Kosten für den Bahnsteig wurden von beiden Gemeinden bezahlt.

Eine eigene Eisenbahnhaltestelle, die sich trockenen Fußes erreichen ließ, erhielt Atzbach im Jahre 1904, Bahnsteig und Warteraum kosteten 5300 Mark, für einen gepflasterten Gehweg durch die Gärten zur Wetzlarer Straße wurden weitere 2750 Mark aufgewendet.

Etwa 100 Jahre später um 1988 fand zwischen Lollar und Abendstern der Gleisabbau statt. Die Demontage der Gleis-, Weichen- und Signalanlagen im Abschnitt Abendstern-Wetzlar begann am 10. Juli 1995 und war am 31. Juli 1995 abgeschlossen.



Original abgestempelte Fahrkarten, Maße 31 × 58 × 1 mm

Zustand heute



ehemaliges Gleis 1 im Bahnhof Wetzlar,
Schienenbus der letzten Sonderfahrt, 24. Juni 1990

Mit Ausnahme eines kleinen Abschnitts im Gemeindebereich Heuchelheim und am Streckenende im Stadtgebiet Wetzlar ist die Bahnstrecke inzwischen in Eigentum der Anliegerkommunen Lahnau, Heuchelheim, Wettenberg und Lollar.

Die Strecke ist in fast allen Teilen gemäß § 23 Allgemeines Eisenbahngesetz von Eisenbahnbetriebszwecken freigestellt, rechtlich also keine Eisenbahnanlage mehr.

Es wird versucht, die Bauwerke der stillgelegten Abschnitte des Kanonenbahnnetzes zu erhalten.

Einige sind Kulturdenkmäler nach dem Hessischen Denkmalschutzgesetz.

Das Empfangsgebäude in Kinzenbach dient als Heimatmuseum. Vor dem Gebäude sind zwei Beiwagen

zum Uerdinger Schienenbus im Gleis abgestellt, die ebenso museal betreut werden.



Bahnhof Kinzenbach

Quelle: Siegfried Jaedike und Sabine Reddemann.

Das Empfangsgebäude in Dorlar dient als kommunales Jugendzentrum „JUZ Alter Bahnhof“. Ansonsten ist noch das Empfangsgebäude von Atzbach erhalten geblieben, welches Vereinszwecken dient.

Die größte Umwandlung bzw. Umnutzung der ehemaligen Liegenschaften der Kanonenbahn hat es in Wetzlar gegeben. Hier ist mit dem Umbau des Personenbahnhofs in den Jahren 2012 und 2013 der komplette Bereich der Gleise 1 und 2 verschwunden und Gleis 3 ist nun quasi Hauptgleis. Die zweite Brücke über die Lahn, welche die Gleise 1 und 2 ansteuerte, wurde bis auf die Pfeiler demontiert. Auf diesen liegen nun die Brückenteile der neuen Wolfgang-Kühle-Straße. Diese kommunale Straße erschließt das neugestaltete Areal der Bahnhof-Südseite in Wetzlar.

Früher standen dort Lokschuppen, Betriebsgebäude, Industriebetriebe und eine Panzerverladerampe.

Seit 2004/2005 sind dort die Multifunktionsarena Rittal Arena Wetzlar und das Forum. Von der alten Kanonenbahn und den Betriebsanlagen ist hier kaum noch etwas zu sehen.

Bislang sind auf der gesamten Strecke der Kanonenbahn zwischen Lollar und Wetzlar alle Bahnbrücken erhalten geblieben, die zum Teil als Fußgängerbrücken dienen.

Kanonenbahn in der zweiten Hälfte des

19. Jahrhunderts

(Auszüge aus Werner Giersbach, Heimatbuch LDK 1992)

Eröffnet wurde die Strecke Lollar-Wetzlar am 15.10.1878. Gebaut wurde sie durch die Königl. Eisenbahn-Direktion Frankfurt (Main). Beschrieben wurden an den einzelnen Kilometern die Orte:

KM 11,88 Atzbach:

Haltepunkt unbesetzt. Dorf links an der Lahn. 1033 Einwohner, ev. Kirche und Schule, mehrere Zimmereigeschäfte

KM 12,92 Dorlar:

Bahnhof 4. Klasse, Dorf links an der Lahn, 806 Einwohner, ev. Kirche und Schule, 2 Lahnmühlen, Zigarrenfabrik, Schwemmsteinwerk und Dampfsägewerk

KM 15,11 Lahnbrücke

Buderus

Durch die Eröffnung der Köln-Deutzer und der Lahntalbahn waren auch die Kohlereviere an das Eisenerz im Lahn-Dill Gebiet angebunden und umgekehrt. Die Eröffnung veranlasste unter anderem die Firma Buderus, die Hedwigshütte an der Main-Weser Bahn in Lollar zu kaufen. Die Hütte wurde ab 1864 als Main-Weser Hütte weiter geführt. Sie gilt als Geburtsstätte der neuzeitlichen Buderus'schen Eisenwerke. Daraus resultierte, dass durch eine kürzere Anbindung über die Schiene die Versorgung der Hütte mit Kohle und Erz sich verbessern würde. Auch dieses war ein Grund zum Bau der Kanonenbahn.

Samstag, 11. Juni 2016

Gi. Allgem.

Biebertal · Heuchelheim



Fenster zur Bahngeschichte

Der Heuchelheimer Abendstern einst und jetzt

So sah das »Herzstück« des Abendsterngeländes – mit Blick von West nach Ost – um 1960 aus.

Kanonenbahn in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts

Am Haltepunkt Abendstern hatte auch die Biebertalbahn, welche 1897 eröffnet wurde, mit der Bieberlies einen Haltepunkt. An diesem erfolgte der Umschlag der Kalksteine und der Eisenerze aus dem Biebertal, welche dann auch über die Kanonenbahn nach Wetzlar und dem Ruhrgebiet sowie nach Gießen mit der Bahn transportiert wurden.

Das neue Verkehrsmittel Eisenbahn hatte sich in den letzten Jahrzehnten auf die Entwicklung der an der Strecke gelegenen Dörfer und ihrer Bewohner direkt ausgewirkt. Ihre Tarifpolitik war seinerzeit von entscheidender Bedeutung für die günstige Entwicklung der Volkswirtschaft.

Der Personenverkehr hatte durch Fahrpreisermäßigungen die soziale Entwicklung stark gefördert.

Trotzdem kamen nach dem 1. Weltkrieg immer mehr die neuen Verkehrsmittel PKW und LKW auf, welche den Transport von Gütern und Personen erheblich veränderten.

Da die Landstraßen noch nicht ausgebaut waren, bzw. nur zum Teil ausgebaut waren, fuhren noch recht viele Fuhrwerke zu den Bahnhöfen.



*Feierabend! Auf dem Heimweg vom Dorlarer Bahnhof zwischen 1930/1940: Heinrich Starke, Wilhelm Brück, Karl Euler (verdeckt), Heinrich Hengst und Ludwig Schmidt
Quelle: Lahnau in alten Bildern 2*

Die Klein- und Nebenbahnen wurden meist über die zentralen Güterbahnhöfe in Gießen, Kinzenbach-Abendstern und Garbenheim mit Gütern bedient. Über die Lagerhallen wurden die eingehenden Waren eingelagert und bei Bedarf über die neuen Lastkraftwagen direkt in die Ortschaften gefahren. Ein mühsamer Transport mit Kuh- und Pferdefuhrwerk vom Bahnhof in den Heimatort entfiel so nach und nach. Durch die LKW's wurde dann auch eine erhebliche „Zeit“ eingespart.



Zwei Männer stehen an einem Lastwagen. Der abgebildete LKW ist ein Ford BB Pritschenwagen. Die nicht modellspezifischen Umbauten erfolgten sehr wahrscheinlich nach dem Krieg. Das abgebildete Fahrzeug trägt noch die Wehrmachtsfarbe. Dieses Modell wurde von 1937-1939 gebaut, der Motor besaß 4 Zylinder, 3,3 Liter Hubraum und 52 PS an Leistung. Der Durchschnittsverbrauch lag bei 24L/100 Km, seine Höchstgeschwindigkeit betrug 75 km/h.

Quelle: DIGIT-WDR.de

Neue Verkehrskonzepte

Der Siegeszug des Autos und die Abkehr von der Kohle machten sich nach dem Krieg bald bemerkbar. Bereits Ende der fünfziger Jahre begann der Rückzug der Bahn aus der Fläche mit ersten Stilllegungen auf den Nebenstrecken. Der Personalbedarf sank außerdem wegen der Elektrifizierung des Bahnverkehrs: Am 14. Mai 1965 zog erstmals eine E-Lok festlich geschmückt über die Main-Weser-Bahn. 1972 wurde der Dampfbetrieb eingestellt.

In den Zeiten nach dem 1. Weltkrieg und der Weltwirtschaftskrise fand ein Aufbau der Wirtschaft in Deutschland statt. Leider diente dieser Aufbau unter anderem als Grundlage für den 2. Weltkrieg.

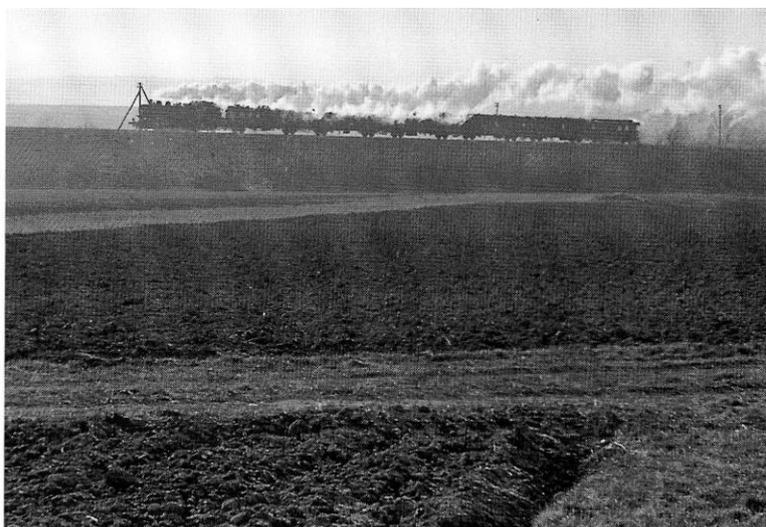
Die Lahn als schiffbarer Wasserweg hatte in unserer Region schon ausgedient, da sie von der Eisenbahn übervorteilt wurde (Kein Niedrigwasser, kein Hochwasser). Die nicht ausgebauten Landwege und Landstraßen wurden befestigt und dienten als Transportweg für Güter und Personen. Der motorisierte Personen-Busverkehr wurde weiter ausgebaut und diverse Buslinien wurden angelegt. Je nach Fahrtstrecke und Zeit wurden die Personenzüge oder die Omnibusse von den Fahrgästen benutzt.

Überregional wurden die Autobahnen in Deutschland erbaut. Sie dienten auch als ein schneller und direkter Transportweg für Güter und Personen.

Kanonenbahn in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts

Die Jahre nach dem 2. Weltkrieg brachten unserer Region wirtschaftlichen Aufschwung. Menschen aus den Ortschaften arbeiteten zum Teil in der Stadt in der Industrie. Neben den Omnibussen wurde auch die Kanonenbahn verstärkt als Personenbeförderungsmittel zum Bahnhof Abendstern, nach Lollar zur Main-Weser-Hütte (Buderus) und nach Wetzlar (Optik und Schwerindustrie) genutzt.

1954 Personenzug mit Dampflokomotive auf dem Bahndamm westlich von Dorlar. Die Züge zum Arbeitsbeginn und Arbeitsende in der Wetzlarer Industrie waren in jenen Jahren voll besetzt, denn es gab noch keine Eigenmotorisierung. Im Volksmund wurde die Bahnlinie Wetzlar – Lollar als „Kanonenbahn“ bezeichnet. Ihre Errichtung vor dem Ersten Weltkrieg diente angeblich einem schnelleren Aufmarsch gegen Frankreich.



Der Güterverkehr erlebte nochmals einen Aufschwung durch den Biebertaler Bergbau. Daneben wurden viele landwirtschaftliche Produkte zu den regionalen Raiffeisenlagern transportiert.

Neue Industriebetriebe siedelten sich an der Strecke an. So zum Beispiel die Holzwerke Wilhelmi oder Berkenhoff in Kinzenbach/Heuchelheim. Des Weiteren standen Öllagertanks in Kinzenbach um die Region mit Heizöl zu versorgen. Ölöfen waren in den 60er - 70er Jahren eine beliebte Heizung.



Der Haltepunkt Atzbach an der Kanonenbahn 1978. Noch findet fahrplanmäßige Personenbeförderung in Triebwagen zwischen Wetzlar und Lollar statt. Aber nicht mehr lange.



1955 (um) Der Zimmerplatz von Heinrich Weller und dessen Sohn Paul am Waldweg 27 (heute Kinzenbacher Straße) in Atzbach. Im Bildvordergrund, rechts, die Gleise der „Kanonenbahn“, die dort über den Waldweg führen. Das Zimmergeschäft wurde von 1931 bis 1994 betrieben.

Quelle: Lahnau in alten Bildern 2

Um 1970 nahm der Personenverkehr auf der Strecke so weit ab, dass die Bundesbahndirektion den Personenverkehr auf die Bahnbuslinie zum 31.05.1980 umstellte.



Der Dorlarer Bahnhof während der Betriebszeit; der Personenverkehr auf der Strecke Wetzlar—Lollar wurde am 30. Mai 1980 eingestellt.

Der Güterverkehr zwischen Lollar und Abendstern endete am 28. Februar 1983.

Der restliche Güterverkehr zwischen Wetzlar und Abendstern wurde am 28. September 1990 eingestellt. Danach fanden zwischen Abendstern und Wetzlar noch einzelne Betriebsfahrten statt, um vom nahegelegenen Umspannwerk Wettenberg mehrere Generatoren auf dem Schienenweg zu transportieren.

Der letzte Triebwagen (Personenzug) fuhr dann am 31.05.1980 und der Bahnbusverkehr wurde am 03.06.1984 eingestellt.



1980 endete der Personenverkehr auf der „Kanonenbahn“ von Wetzlar nach Lollar. Vom Güterverkehr wurde die Gleisanlage noch einige Jahre länger genutzt. Hier ist im Jahr 1982 ein Güterzug mit Waggons für Kohle und Briketts abgestellt. Die Geschwister Stefanie und Andrea nutzen die Gelegenheit, den Zug aus der Nähe zu inspizieren.

Nachstehend textliche Auszüge aus den drei Büchern 25 Jahre Lahnau:

- Die Gemeinde Lahnau erwarb 1982 von der Bundesbahn das Gebäude, in dessen oberen Teil die Wartehalle des Haltepunktes Atzbach an der nun personen-verkehrsfreien „Kanonenbahn“ untergebracht war, für 18.000 Mark. Das Mietverhältnis für die im unteren Teil befindliche Wohnung bleibt bestehen und wird von der Gemeinde übernommen. Die Gemeinde erwarb das Gebäude aus „strategischen Gründen“. Der mögliche Abriss des Hauses blieb eine von mehreren denkbaren Varianten. Beispielsweise konnte die am Gebäude sackgassenähnlich endende Bahnhofstraße mittels einer Unterführung für Fußgänger mit dem nördlich des Bahndammes gelegenen Wohnbereich „Am Rühling“ verbunden werden.

Was soll mit dem Bahnhofsgebäude in Dorlar geschehen, das seines eigentlichen Zweckes mit dem Ende des Personenverkehrs auf der „Kanonenbahn“ verlustig gegangen ist?

- Die Gemeindevertretung hat 1985 einen Vorschlag und beschließt am 3. Oktober, das Gebäude teils als Notunterkunft für Obdachlose umzugestalten und den östlichen Bereich, den die Bundesbahn als Güterhalle benutzt hat, als Salzlager der Gemeinde zu verwenden.



Entfernung der Gleisanlage im Bereich des Bahnhofes Dorlar im Jahr 1985. Der gesamte Schienenstrang von Wetzlar nach Lollar wurde erst 15 Jahre später gänzlich entfernt.

- Die Stilllegung der „Kanonenbahn“-Trasse veranlasst 1990 die Grünen, in der Gemeindevertretersitzung vom 16. Mai einen Antrag zu stellen, demzufolge die Gemeinde versuchen müsse, die Nutzungs- und Eigentumsrechte an dem Bahngelände zu erwerben, da es sich inzwischen zu einem Grünzug mit standortgerechten Hölzern und einem Biotop für zahlreiche Tierarten entwickelt habe. Mit einem aufrüttelnden „Guten Morgen“ — abends um halb zehn — weist Bürgermeister Jung darauf hin, dass der Gemeindevorstand bereits im Juni 1989 schriftlich bei der Bundesbahndirektion Frankfurt das Interesse der Gemeinde Lahнау am Erwerb der gesamten Bahntrasse

bekundet habe. In ihrer Antwort versichert die Bahn, dass ein Verkauf von Teilflächen an Privatleute oder Firmen ohnehin nur nach Absprache mit der Gemeinde in Frage komme. Lahnau ist bei der Bundesbahndirektion vorsorglich als Kaufinteressent vorgemerkt. Wenn das Stilllegungsverfahren endgültig abgeschlossen ist, wird sich die Bahn zu gegebener Zeit unaufgefordert mit Lahnau in Verbindung setzen.

- Am 24. Juni 1990 rollen noch einmal zwei der alten roten Triebwagen über die „Kanonenbahn“-Strecke von Kinzenbach nach Wetzlar und zurück. Und das gleich mehrfach, weil der Ansturm der Besucher unerwartet groß ist. Die wohl definitiv letzte Triebwagenfahrt auf dieser Strecke ist die besondere Attraktion des „Heimatfestes Lahnaue“, das von der Bürgerinitiative „Rettet die Lahnaue“, den Kreisverbänden Lahn-Dill und Gießen sowie den Ortsgruppen Heuchelheim-Kinzenbach, Lahnau und Dutenhofen des Deutschen Bundes für Vogelschutz, der Heimatkundlichen Arbeitsgemeinschaft aus Lahnau und dem Kulturring Heuchelheim rund um den alten Kinzenbacher Bahnhof veranstaltet wird.

- Die Güterbeförderung erfolgte noch bis zum 01.04.1984 im Bahnhof Dorlar und bis zum 30.09.1990 nach Abendstern. In den Folgejahren kauften die anliegenden Gemeinden die Bahnkörper und Gebäude von der Bundesbahn ab und führten sie neuen Zwecken zu.



Lange vorbei sind die Zeiten, als am Bahnhof Dorlar mehrmals täglich die Dampfeisenbahn hielt. Bis in die sechziger Jahre war die Bahn Verkehrsmittel Nummer eins. Am 30.

Mai 1980 befuhr der letzte Personenzug die Strecke von Wetzlar nach Lollar, die der Volksmund »Kanonenbahn« nannte.

- Was mit der Bahntrasse Wetzlar—Lollar, der so genannten „Kanonenbahn“, einmal werden soll, ist weiterhin unklar. Im nördlichen Bereich (Krofdorf, Launsbach, Wißmar) sind die Schienen bereits abgebaut, zwischen Wetzlar und dem Abendstern liegen sie noch. Inzwischen ist die Natur dabei, immer stärker von Böschungen, Bahndamm und Schienen Besitz zu ergreifen.

Das ist ganz im Sinne der Gemeinde Lahnau, deren Landschaftsplan besagt, dass die Trasse zuwachsen soll. Diese standortgerechten Bäume, Büsche und Gehölze bilden ein höchst geeignetes Brut- und Nahrungsbiotop für Vögel, Insekten, Kleinsäuger und Reptilien. Das ist ganz im Sinne der Gemeinde Lahnau, deren Landschaftsplan besagt, dass die Trasse zuwachsen soll.

Diese standortgerechten Bäume, Büsche und Gehölze bilden ein höchst geeignetes Brut- und Nahrungsbiotop für Vögel, Insekten, Kleinsäuger und Reptilien.

Die Trasse stelle zudem inzwischen ein wertvolles „lineares Vernetzungselement“ dar und soll auf jeden Fall ohne Folgenutzung erhalten bleiben.

- Sollte die Bundesbahn eines Tages verkaufen wollen, hat die Gemeinde ein Vorkaufsrecht. Und auch ein Verkauf von Teilflächen, an denen private Anlieger und Firmen durchaus ein Interesse haben, könnte nur in Abstimmung mit der Gemeinde erfolgen. Im Februar 1991 wurde der Gemeinde von der Bahn mitgeteilt, dass eine „Verwertung“ der ehemaligen Eisenbahnstrecke kurzfristig noch nicht möglich sei. Sie solle angesichts der politischen Entwicklung in Deutschland insbesondere wegen Überlegungen einer möglichen „Nordeinführung“ der Ruhr-Sieg-Strecke in den Bahnhof Gießen zunächst erhalten werden. Bis die Bundesbahn in Sachen „Kanonenbahn“ zu einer anderen Einschätzung kommt, heißt es für die Natur: weiter wachsen und wuchern. Und für die Gemeinde Lahnau: abwarten.

JUZ

Die Lahnauer SPD macht sich Anfang Februar für die Einrichtung eines Jugendzentrums im ehemaligen Dorlarer Bahnhofsgebäude stark. Dass die Gemeindevertretung einen entsprechenden Antrag, der bereits im Sozialausschuss zustimmend behandelt wurde, annehmen wird, gilt bei der absoluten SPD-Mehrheit im Parlament als sicher.

SPD-Fraktionsvorsitzender Heinz Rauber macht klar, dass ein hauptamtlicher Sozialpädagoge die Betreuung der Jugendlichen übernehmen müsse. Das offene Haus gelte insbesondere als Angebot für Jugendliche zwischen 13 und 18 Jahren und soll an mehreren Tagen in der Woche geöffnet sein.

Die Grünen unterstützen die SPD-Initiative rückhaltlos. Auch die Freien Wähler signalisieren Zustimmung, zeigen sich aber verwundert über die neue Zweckbestimmung des Gebäudes, das bislang als Notwohnung der Gemeinde gedacht war.



Eröffnung des Lahnauer Jugendzentrums „Alter Bahnhof Dorlar“ im November 1992. Mit dabei unter anderem von links Jens Groh, Ronnie Fiedler, Agnes Schmidt, Renate Mössmer (Vorsitzende des Sozialausschusses der Gemeindevertretung), Bürgermeister Dieter Jung, Jugendpflegerin Karin Küster und Oliver Weisbrod. Sitzend von links Kai Schimmel, Annegret Gundel und Andreas Köhler.

Anregungen der FWG, das einstöckige Haus beispielsweise als Seniorentreff zu nutzen, seien von der Gemeinde mit der Begründung „Notwohnung“ stets zurückgewiesen worden.

Die CDU kann sich mit einem Jugendzentrum grundsätzlich nicht anfreunden. In einer ländlichen Gegend, so Fraktionsvorsitzender Wolfgang Rühl, kommen 99 Prozent der jungen Leute in Vereinen und anderen Organisationsformen unter. Die Christdemokraten halten ein Jugendzentrum einschließlich eines teuer zu bezahlenden Sozialpädagogen schlicht für unnötig. Rühl bemängelt an den Vorstellungen der Sozialdemokraten, dass sie Erfahrungen in anderen Gemeinden, in denen ähnliche Einrichtungen inzwischen wieder geschlossen sind, nicht zur Kenntnis nehmen wollten.

- Das Wetter stimmt, der Spielmannszug unter Rolf Steinmüller lässt die Instrumente erklingen, die 36 Gäste aus dem thüringischen Geraberg sind eingetroffen. Der Kaninchen- und Geflügelzuchtverein Atzbach nimmt am 1. Mai 1993 sein neu gestaltetes Vereinsgelände in Betrieb.

Vor acht Jahren hatten die Atzbacher Kleintierzüchter die inzwischen seitens der Gemeinde von der Bundesbahn erworbenen alten, zu Schmutzecken heruntergekommenen und schon zum Abriss vorgesehenen Baulichkeiten des ehemaligen Haltepunktes Atzbach an der „Kanonenbahn“ gepachtet.



Am 1. Mai weiht der Kleintierzuchtverein Atzbach sein renoviertes Vereinsgelände am alten Atzbacher Bahnhof neu ein. Mit dabei auch die Züchterfreunde aus der Partnergemeinde Geraberg in Thüringen. Unter anderem wird ein Lindenbaum gepflanzt.

Mit beispielhaftem Einsatz sanierten und renovierten die Kleintierzüchter ihr neues Heim. Es entstanden Küche, Arbeits- und Aufenthaltsräume und insgesamt ein Vereinsdomizil, das seinesgleichen sucht. Auch die Außenanlage wurde seinerzeit umgestaltet. Jüngst nun wurde das Pflaster auf die doppelte Breite vergrößert. Auch das alte, sich in wahrlich bedauernswertem Zustand befindliche außen liegende „Plumpsklo“ des ehemaligen Haltepunktes wurde nicht dem Erdboden gleichgemacht, sondern in mühevoller Kleinarbeit modernisiert und auf Vordermann gebracht.

Eine Ruhebänk wurde aufgestellt und in der Mitte der gepflasterten Außenanlage eine Linde gepflanzt, die an die Verbundenheit der Kleintierzuchtvereine in Atzbach und Geraberg erinnern soll.

Radweg

Der Vorstoß der Jungsozialisten, auf dem stillgelegten Bahndamm der „Kanonenbahn“ innerhalb der Ortslagen Dorlar und Atzbach einen Rad- und Fußweg anzulegen, stößt auf den Widerstand des Vereins für Naturschutz Lahnau. Dieser setzt andere Schwerpunkte und knüpft an die Feststellung der Jusos an, die in dem Bahngelände außerhalb der Ortslagen durchaus schützenswerte Biotope sehen und erhalten wissen wollen. Das aber ist in den Augen der Naturschützer ein Widerspruch in sich, denn gerade innerhalb der Ortslagen Atzbach und Dorlar habe sich ein zusammenhängendes Biotop gebildet, das allerdings wegen illegaler Nutzung von Teilen des Bahngeländes durch einige Anlieger beeinträchtigt werde.

- Von einer streckenweisen Nutzung als Rad- und Fußweg halten die Lahnauer Naturschützer schlicht nichts. Denn der seit Jahren ungenutzte Bahndamm, auf dem bis Mitte August 1995, also brandaktuell, die Schienen vom Abendstern her kommend bis zum Bahnhof Dorlar abgebaut worden sind, stelle ein wesentliches Element der Biotopvernetzung in Lahnau dar. Weil der Verein für Naturschutz keinerlei zwingende Notwendigkeit für einen Rad- und Fußweg ausmachen kann, sieht er im Erhalt des Dammes als Lebensraum für Tiere und Pflanzen die weitaus sinnvollere Lösung.

- Der Streit um die Kanonenbahn-Trasse geht Mitte September 1995 weiter. Die Lahnauer Grünen werfen den Lahn-Dill-Jusos und auch der Lahnauer SPD vor, „taube Ohren“ zu haben, wenn es um Argumente für den Naturschutz im Blick auf die künftige Nutzung der ehemaligen Bahnstrecke geht.

Ein asphaltierter Fahrradweg mit zahlreichen, bis zu 2,50 Meter breiten Querungen mache einem wertvollen Biotop den Garaus, so der Grüne Gemeindevertreter Mathias Meister.

- Jusos und Teile der SPD wollten einen Radweg, den niemand brauche, Grüne und Naturschützer wollen ein Biotop, das es zu schützen gilt. Die Lahnauer SPD reagiert umgehend. Die Fraktionsvorsitzende Karin Bökel stellt fest, dass die SPD sich den Bürgerinnen und Bürgern verpflichtet fühle und nicht nur dem Naturschutz. Es gehe zu weit, wenn die Grünen der SPD in diesem Zusammenhang „Betonpolitik“ vorwerfen. Das Ansinnen der Grünen, die Trasse als Naturschutzgebiet auszuweisen, entspreche im Übrigen den Vorgaben des Landschaftsplanes der Gemeinde Lahnau „und ist daher inhaltlich weder neu noch umstritten.“ Dennoch müsse, wenn das nach wie vor der Bahn gehörende und bereits jetzt von zahlreichen Straßen „gequerte“ Gelände einmal in den Besitz der Gemeinde kommen sollte, „differenziert entschieden“ werden. Es gehe dann um die Vereinbarung berechtigter Anliegen der Menschen mit den Anforderungen des Naturschutzes, so Karin Bökel.

Fußgängerbrücke

Die Fußgängerbrücke über die alte „Kanonenbahn“ in Atzbach wird 1992 nicht abgerissen. Das Bauwerk war 1974 von der Gemeinde Atzbach errichtet worden, um eine fußläufige Verbindung in das Neubaugebiet „Nordwest“ zu schaffen. 1980 wurde der Personenverkehr auf der Bahnstrecke Wetzlar—Lollar eingestellt, im September 1990 erfolgte die völlige Stilllegung der Strecke. Der vollständige Abbau der Gleisanlage auf der gesamten Strecke geschah 1997. Diese Tatsachen bewegen die SPD, für einen Abriss der ihrer Funktion verlustig gegangenen Betonbrücke einzutreten, weil das Bauwerk inzwischen schadhaft sei, Kabel freilägen und aufgebrochene Schaltkästen hinzukämen.

- Der Antrag müsse abgelehnt werden, so Bürgermeister Schleenbecker, da die Trasse, obschon inzwischen gleisfrei, immer noch dem Schienenverkehr gewidmet sei. Da das Gelände noch immer der Bahn gehöre, ergäben sich weitere Schwierigkeiten. Zudem überquere mitsamt der Brücke eine Gasleitung den alten Bahnkörper. Diese Leitung müsste dann in den Boden verlegt werden. Und die Erlaubnis für eine Querung der Bahntrasse lasse sich die Bahn teuer bezahlen. Außerdem und schließlich sieht Schleenbecker den baulichen Zustand der Brücke nicht so besorgniserregend wie die SPD. Derart von Argumenten überzeugt, zieht SPD-Fraktionsvorsitzender Heinz-Jürgen Wagner den Antrag zurück.



Bahnübergang in Atzbach 1990

Quelle: Wikipedia



© Markus Göttert

www.ljmsruetfuerbahn.de

Sonderzug nach Wetzlar 798 641 und 808 am 24. Juni 1990

Ende einer Hauptbahn Lollar - Wetzlar Abbauszug
Image 39 of 60

SCHLIESSEN X

ZURÜCK



© Markus Göttert

www.hunsrückquerbahn.de

Haltepunkt Atzbach am 24.06.1990

Ende einer Hauptbahn Lollar - Wetzlar Abbauzug
Image 31 of 60

SCHLIESSEN X



© Markus Göttert

www.hunsrückquerbahn.de

Bahnhof Dorlar am 24.Juni 1990 798 641 und 808

Ende einer Hauptbahn Lollar - Wetzlar Abbauzug
Image 33 of 60

SCHLIESSEN X



© Markus Göttert

www.hunsruckerbahn.de

798 641 und 808 in Dorlar am 24. Juni 1990

Ende einer Hauptbahn Lollar - Wetzlar Abbauszug
Image 35 of 60

SCHLIESSEN X



© Markus Göttert

www.hunsruckerbahn.de

Bei Dorlar 24.Juni 1990 798 808 & 641

Ende einer Hauptbahn Lollar - Wetzlar Abbauszug
Image 36 of 60

SCHLIESSEN X



Kanonenbahn im 21. Jahrhundert

Die Gleisanlagen sind fast alle zurückgebaut. Von den Bahnhofsgebäuden, Haltepunkten und Lagerhallen sind nur noch wenige erhalten.

In Atzbach wird das alte Halte- und Lagerhäuschen vom örtlichen Kaninchenzuchtverein genutzt. Der Bahnübergang ist im Ort mit den Schranken verschwunden.

In Dorlar wird das Bahnhofs- und Lagergebäude als Jugendzentrum JUZ genutzt.



Alter Bahnhof Dorlar

Quelle: atzba.ch

Der Bahnkörper im Ortsbereich von Atzbach und Dorlar ist als ein besonderes Gebiet dem Naturschutz gewidmet.



Alter Haltepunkt Atzbach

Quelle: atzba.ch

Weiterhin konnten durch die Gemeinde die beiden Viadukte (Atzbach und Dorlar) baulich gesichert und erhalten werden.



Viadukt Atzbach von Kinzenbach her kommend

Quelle: atzba.ch



Viadukt Dorlar von der Lahn her kommend

Quelle: atzba.ch

Auf der gesamten Teilstrecke Wetzlar-Lollar stehen noch alle Brücken und Viadukte, ein **Teil davon steht unter Denkmalschutz**.

Die alte Bahntrasse in Atzbach und Dorlar wurde unter besonderen Naturschutz gestellt.

Die aufgeschüttete Bahntrasse von Dorlar zur Lahnbrücke hin ist auch hoch schützenswert, da dort noch viele alte Akazien stehen und eine artenreiche Tier- und Pflanzenwelt vorhanden ist.

Um die alte Eiserner Brücke hat sich unter Wasser, an den Brückenpfeilern und über Wasser ein besonderes über 140 Jahre schützenswertes Biotop entwickelt.

Die Fließgeschwindigkeit der Lahn orientiert sich dabei am Wehr und der Schleuse in Naunheim.



Bahndamm, Blick von Dorlar - Osten zur BAB A45
Foto: R. Stahl

Das Baumaterial, welches 1889 für den Damm benötigt wurde, dürfte sich um die 500.000 Tonnen bewegt haben. Dieses musste alles mit Pferde- und Kuhfuhrwerken durch unsere heimischen Bauern und Transportunternehmen angefahren werden. Woher das Material stammt ist noch die Frage. Eventuell aus dem Durchstich nach Garbenheim – das Gebiet Würzbergs.

Einkaufszentrum

Es werden verschiedene Varianten für den Standort eines Einkaufsmarktes in Dorlar diskutiert. Unter anderem der Bereich des Bahnhofsgeländes Dorlar oder der Festplatz Dorlar. Mit dem Festplatz Dorlar, dem Wilhelmi-Gelände am Ulmenweg und auch im Bereich des ehemaligen Bahnhofs Dorlar gebe es sehr wohl weitere Varianten.

Nach dem Motto „ein Problem lösen, ohne ein neues zu schaffen“ spricht sich die Lahnaer SPD zum Jahresanfang 2003 erneut für den Festplatz Dorlar als Standort für einen großen und zeitgemäßen Lebensmittelmarkt aus. Das Problem Marktstandort wäre gelöst, indem die Gemeinde das einzige Gelände, das sich in ihrem Besitz befindet, für eine Marktansiedlung bereitstellt.

Ein Problem „wohin mit dem Festplatz?“ wird laut SPD nicht entstehen, da ein neuer Festplatz für Dorlar entweder im Bereich der „Kanonenbahn“-Trasse / ehemaliger Bahnhof oder unmittelbar oberhalb der Sportanlage Dorlar entstehen könne. In beiden Fällen betrage die Entfernung zum jetzigen Festplatz nur 200 oder — im Falle Bahnhofsbereich — 300 Meter.

Auch in Sachen Verkehr ist ein Marktstandort am Dorlarer Festplatz von großem Vorteil. Zentral gelegen, würden keine Wohngebiete mit mehr Verkehr belastet, wie das bei allen anderen möglichen Standortvarianten der Fall wäre. „Nach fünf Jahren des Tauziehens um einen Marktstandort muss die Gemeinde nun zu einer Lösung kommen“, fordert die Lahnauer SPD.

Soll man das Gelände von der Bahn AG erwerben? Mit dieser Frage befasst sich einmal mehr die Kommunalpolitik, in diesem Fall am 13. Mai der Bau- und Verkehrsausschuss und tags darauf der Haupt- und Finanzausschuss. Die Gemeinde will vor einem Erwerb des Areals wissen, wer für die Sanierung insbesondere der ehemaligen Wilhelmi-Deponie verantwortlich ist.



Die ehemalige Wilhelmi-Deponie an der alten „Kanonenbahn“-Trasse ist abgetragen. Der Aufbau des Areals von der „Schacht“-Ebene (rechts) aus bis auf die Höhe des Dr.-Hans-Wilhelmi-Weges (links) hat begonnen.

Die Firma Wilhelmi vertritt den Standpunkt, dass die Bahn als Grundstücksbesitzer verantwortlich ist und hat deshalb den inzwischen gegen den an das Unternehmen ergangenen Bescheid, die Deponie zu entsorgen, Widerspruch eingelegt. Die DB AG sieht hingegen die Firma als ehemalige Nutzerin in der Verantwortung.

Außerdem ist das von der Bahn AG vorgelegte Verkaufsangebot in Höhe von 220 000 Euro für die Kommune nicht akzeptabel. Die Gemeinde hingegen legt ein Verkehrswertgutachten des Gutachterausschusses beim Lahn-Dill-Kreis zugrunde, das den Wert des Bahngeländes deutlich niedriger einschätzt. Zumal von erheblichen Rückbaukosten für die auf dem Gelände befindlichen Baulichkeiten auszugehen sei. Die hohe Forderung der Bahn hängt zusammen mit deren Annahme, dass das Trassengelände später gewerblich genutzt wird. Obwohl es in Lahnau noch keine gewerblich ausgewiesene Fläche auf dem Bahngelände gibt und auch keine Planungen in diese Richtung existieren, geht die Bahn AG von solch einer möglichen Entwicklung aus und „preist“ sie in ihr Verkaufsangebot ein.

Da das Angebot der Deutschen Bahn AG 2004 nach wie vor bei 220.000 Euro liegt, beschließt die Gemeindevertretung Lahnau Mitte November den Kauf des gesamten Bahngeländes für eben diesen Preis. Die Gemeinde Lahnau benötigt im Bereich Festplatz Dorlar Teile der Bahnanlage, um dort das für einen Lebensmittel-Supermarkt benötigte Gelände bereitstellen zu können. Einen Verkauf von Teilen ihres Bahngeländes für diesen Zweck hat die Bahn stets strikt abgelehnt. Also erwirbt die Gemeinde nun die gesamte ehemalige Trasse

der „Kanonenbahn“, soweit sie über Lahnauer Gemarkungen führt.

17 potentielle Investoren, die im Vorfeld Interesse am Projekt „Einkaufsmarkt Dorlar“ bekundet hatten, waren von der Gemeindeverwaltung Lahnau angeschrieben worden.



Aufarbeitung der alten Deponie Dorlar 2006

Quelle: R. Stahl

Am Stichtag 28. Januar 2005 lagen neun Entwürfe vor, mit denen sich Mitte Februar der Bau- sowie der Haupt- und Finanzausschuss und schließlich am 23. Februar die Gemeindevertretung befassen. Inzwischen ist auch das Gelände, das für eine Marktansiedlung erforderlich ist, bislang aber noch der Deutschen Bahn AG gehörte, im Besitz der Gemeinde. „Zwischen den Jahren“ waren Bürgermeister Roland Schleenbecker und der Erste Beigeordnete Arnim Schneider nach Frankfurt gefahren

und hatten bei der Bahn AG die Kaufverträge unterzeichnet. Danach zahlt die Gemeinde jenen Betrag von etwa 220 000 Euro, den die Bahn schon immer für das gesamte ehemalige Trassengelände der „Kanonenbahn“, das von der Grenze zu Wetzlar an der „Eisernen Brücke“ im Westen bis zur Gemarkungsgrenze Kinzenbach im Osten reicht, verlangt hatte und von dem sie auch zu keinem Zeitpunkt abgerückt war.

Edeka ist die einzige Handelskette, die einen eigenen Entwurf eingereicht hat, alle anderen, auch Rewe, arbeiten mit Investoren zusammen. 15 000 Quadratmeter stehen am nun ehemaligen Dorlarer Festplatz zur Verfügung, um mit einem neuen, großen Lebensmittelmarkt, dem sich außerdem ein Discounter hinzugesellt, bebaut zu werden.



Aufarbeitung der alten Deponie Dorlar 2006
Foto: R. Stahl

Durch den Erneuerungsbau der Autobahnbrücke der A45 musste 2017 ein Durchbruch durch den Bahndamm gebrochen werden.



Für Abbruch und Neubau der Dorlarer Lahnbrücke ist der Bahndamm der ehemaligen Kanonenbahn (links ist der angeschnittene Damm zu sehen) auf etwa 70 Metern Länge abgetragen worden. Das Material wird bis zum Ende der Bauarbeiten in der Nähe gelagert, um dann wieder neu aufgeschüttet zu werden. Ob sich in dem Erdreich Schafstoffe befinden, ist laut Oberer Naturschutzbehörde nicht untersucht worden. (Archivfoto: Reeber)

Die Lahnbrücke gehört der Gemeinde Lahnau, ist aber in der Mitte der Lahn durch die Grenze zur Gemarkung Garbenheim geteilt. Da der Erhaltungszustand noch nicht ganz geklärt ist stellt sich die Frage einer Sicherung der Brückenköpfe und Brückenpfeiler. Weiterhin ist der Oberbau der Brücke (Eisen) zu prüfen und auf eine Sicherung hin zu bewerten. Nach letzten Aussagen von Fachleuten, könnte heute noch ein Zug über die Brücke fahren.



Alte Lahnbrücke „Eiserne Brücke“, Blick Richtung Garbenheim
Quelle: R. Stahl



Hochwassermarke am Brückenfundament, davon gab es viele, die leider gestohlen wurden / verschwunden sind
Quelle: R. Stahl

Daneben bestehen auch Absichten, dass die gesamte Lahnbrücke Dorlar der Kanonenbahn abgerissen werden sollte. Damit könnte die Gemeinde Lahnau ihre Bilanz der Ökopunkte aufbessern.

Darüber wird voraussichtlich im Jahr 2018 durch die Gemeindegremien eine Entscheidung herbeigeführt werden.

Literatur- und Quell-Hinweise:

- Heimat an Lahn und Dill, 12. Woche 1981, Dieter Eckert
- Wikipedia 25.04.2018
- Quelle: DIGIT-WDR.de
- Heimatjahrbuch für den LDK1992, Werner Giersbach
- Atzbach 774, Gemeinde Lahnau
- 25 Jahre Lahnau, Heimatkundliche Arbeitsgemeinschaft Lahnau e.V.
- Quelle: Gießener Allgemeine: 27. März 2012
- Bilder siehe jeweils Unterschrift

Zusammengestellt von Ralf Stahl, Ahornweg 6, 35644 Hohenahr

Aufruf des Geschichtsvereins Lahnav e.V.

KULTURDENKMAL

Wir wünschen, dass die Gemeindevertretung den Gemeindevorstand beauftragen soll, das Verfahren zur Einleitung eines Denkmalschutzantrages für nachstehenden Bereich beim Landesamt für einzuleiten. Wir möchten, dass der gesamte Bahnkörper der alten „Kanonenbahn“ von der Grenze Kinzenbach bis an die Grenze Wetzlar-Garbenheim inklusive der „Eisernen Brücke“ mit ihren Bauwerken als wirtschaftliches Kulturdenkmal unter Schutz, und die Trasse inkl. Brücke über und unter Wasser (Lahn) auch unter Naturschutz gestellt wird.

Tunnellösung

Wir möchten, dass ein Trassendurchschnitt im Bereich der BAB Unterführung nur in einer „Tunnellösung“ (Halbschale) realisiert werden sollte.

Radweg auf der Trasse

Wir möchten, dass die Bahntrasse nicht für die Nutzung eines Radweges umgestaltet und der bestehende Radweg an der Lahn nicht umgelenkt wird.

Hinweistafel

Wir möchten, dass am bestehenden Radweg an der Lahnbrücke der Kanonenbahn (Rastplatz) ein Hinweisschild durch die Gemeinde aufgestellt wird. Darin sollte die Geschichte der Kanonenbahn, der Verkehrswege Lahn, Gießen-Deutzer Eisenbahn, Kanonenbahn, Straße Dorlar-Garbenheim, B 49 und BAB 45 aufgezeigt werden. Dazu wollen wir als Geschichtsverein gerne die textliche Gestaltung übernehmen. Ergänzend soll eine Tafel über die Flora und die Fauna in der Lahn und an der Bahnstrecke informieren.